6
Instelling Europese spoorwegruimte

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (33965).**

(Zie vergadering van 31 maart 2015.)

De **voorzitter**:
De staatssecretaris heeft na de eerste termijn van de Kamer bij brief een beantwoording gedaan van die eerste termijn. Die brief is hier binnengekomen op 28 april jongstleden. Omdat die beantwoording bij brief niet heeft geleid tot nieuwe vragen van de zijde van de Kamer, gaan we direct over tot de behandeling van dit wetsvoorstel in tweede termijn. In de tweede termijn van de zijde van de Kamer geef ik als eerste spreker het woord aan mevrouw De Boer van de VVD.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik had mij voorbereid op een heel verhaal van de staatssecretaris en op het wellicht kort aan de orde stellen van de brief, maar dat hoeft inderdaad niet meer. Ik kan het nu kort houden. De heer Van Helvert en ik hebben een aantal amendementen ingediend waarop uitgebreid is gereageerd door de staatssecretaris, waarvoor dank. We hebben toch besloten om onze amendementen te handhaven, ondanks het advies van de staatssecretaris om dat niet te doen, en wel om de volgende reden. Wij vinden dat er vooraf een toets moet komen door de ACM op het gebruik van diensten en voorzieningen op stations door andere vervoerders die er passeren met treinen. We vinden het ook belangrijk dat er een toetsing door de ACM komt op de hoogte van de tarieven die de NS of ProRail hiervoor hanteert. We hebben het desbetreffende amendement een aantal keren gewijzigd en gehoord de beantwoording van de staatssecretaris hebben we het nu beperkt tot die diensten en voorzieningen waarvan er één aanbieder is. Dus waar sprake is van meerdere aanbieders van diensten en voorzieningen, behoeft er geen toets door de ACM plaats te vinden want dan is er gewoon sprake van marktwerking. Wel vinden we het dus belangrijk dat er een toets komt van de ACM als er sprake is van één aanbieder van diensten en voorzieningen, aangezien die kan vragen wat hij wil voor die diensten en voorzieningen; het is dan goed dat de ACM er een check op pleegt dat die tarieven niet te hoog zijn. Ik hoop dat ik daarmee duidelijk ben geweest, ook voor eventuele kijkers.

Vervolgens wil ik overgaan tot het indienen van een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat reizigersvervoerders en goederenvervoerders ver van tevoren kenbaar moeten maken welke ruimte ze het volgende jaar nodig denken te hebben op het spoor;

overwegende dat dit voor goederenvervoerders lastig is omdat ze niet exact weten wanneer een schip met goederen de haven van Rotterdam binnenloopt;

overwegende dat de regering voor niet ingenomen ruimte door een vervoerder voornemens is te komen met een boetesystematiek;

verzoekt de regering, te onderzoeken in overleg met havens, verladers en vervoerders welke impact die boetesystematiek heeft op de aantrekkelijkheid van het Nederlandse spoorgoederenvervoer en de aantrekkelijkheid van onze havens, te onderzoeken hoe dit in het buitenland is geregeld en de Kamer binnen drie maanden hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (33965).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik vind het toch belangrijk dat waar er ruimte gereserveerd is, de goederenvervoerders die kunnen innemen als ze enigszins te laat zijn. Als een schip er iets langer over heeft gedaan, moet er niet gelijk een boete worden opgelegd en moeten we kijken hoe we positieve prikkels kunnen ontwikkelen voor de goederenvervoerders om zo veel mogelijk ruimte in te nemen op het spoor. We willen immers met z'n allen goederenvervoer over het spoor stimuleren.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb nog een vraag over de amendementen die mevrouw De Boer heeft ingediend. In de beantwoording van de staatssecretaris is aangegeven — wij zaten er zelf in eerste termijn vrij open in — dat deze amendementen leiden tot wat extra administratievelastendruk, tot een aantal toetsen vooraf die openstaan voor beroep en bezwaar waardoor procedures langer zullen duren en wellicht ook tot een prikkel tot het voeren van meer procedures in plaats van minder, wat de amendering juist beoogt. Mijn vraag is dan ook hoe mevrouw De Boer aankijkt tegen die beantwoording. Is het wel opportuun om de amendementen in deze vorm in te dienen? Een aantal van de doelen die mevrouw De Boer beoogt steun ik wel, maar het resultaat daarvan in deze amendementen niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat is een heel terechte vraag, want er wordt inderdaad voor gewaarschuwd. Ik meen dat het zou kunnen meevallen met de administratieve lasten, ook omdat er een motie van de PvdA ligt uit het verleden om het aantal aanbestedingen op het spoor te beperken tot een aantal lijntjes. Er staan nog twee lijnen open die worden aanbesteed. Eerlijk gezegd valt het wel een beetje mee met de administratieve lasten, want het gaat niet om honderden spoorlijnen. Het gaat

alleen om die diensten en voorzieningen die door één aanbieder worden aangeboden op dat station. Ik vind dat daarop een check moet komen van de ACM. Zij moet nagaan of daar sprake is van het gebruik van eerlijke tarieven. Als wordt besloten — zoals nu in het wetvoorstel wordt voorgesteld — om die toets achteraf te doen, dan hebben we ook te maken met een toets door de ACM. Dan hebben we naar mijn overtuiging dezelfde administratieve lasten.

In Limburg ligt een rapport van de ACM op straat dat nog niet officieel naar de Kamer of naar de staatssecretaris is gestuurd. De ACM heeft gekeken of er inderdaad sprake was van een eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen. De passages die daarvan zijn uitgelekt, wijzen uit dat dit niet het geval is. Ik vind het dus belangrijk dat wij van tevoren de ACM laten toetsen. De Kamer gaat niet over de tariefhoogte van die diensten en voorzieningen. De ACM kan dit heel goed toetsen en die taak hoort ook bij de ACM thuis. Er is dan sprake van een level playing field. Vervoerders die inschrijven op een aanbesteding kunnen dan netjes die tarieven betrekken bij hun aanbesteding.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan ga ik toch iets dieper in op de inhoud. Ik kan het zelf ook niet allemaal van tevoren beoordelen, maar in de brief staat onder meer dat er veel voorzieningen zijn op het spoor, dat er veel commerciële partijen opereren en dat er door dit amendement voor de ACM een moeilijk uitvoerbare situatie ontstaat, waarbij ''de toegangsvoorwaarden en tarieven van honderden dienstvoorzieningen en diensten'' voor het eerst beoordeeld dienen te worden. Het gaat bij diensten en dienstvoorzieningen op de spoormarkt bijvoorbeeld al om 410 stations. Het gaat echt om wezenlijke aantallen, om wezenlijke administratieve lasten, als ik deze brief goed lees, en dus om een wezenlijke extra druk op de ACM en een bureaucratisch proces voor de partijen rondom het spoor als dat toezicht ex ante is. Dat is niet helemaal in lijn met datgene wat mevrouw De Boer verwacht. Mijn vraag is: waar baseert mevrouw De Boer haar verwachtingen op?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Zoals het nu is geregeld, is het inderdaad ex post. Dan heb je ook een toets en zijn er ook administratieve lasten. Dat klopt. We willen het nu ex ante doen; dan zijn ze er ook. Het gaat maar om twee lijntjes die op het punt staan om te worden aanbesteed. Het gaat niet om 410 stations, want er is helaas enkele jaren gelden een motie ingediend door de Partij van de Arbeid en nog een partij, waardoor de aanbesteding op het spoor is beperkt tot vijf spoorlijnen. Ik zie heel graag de voorstellen tegemoet van de Partij van de Arbeid om dit terug te draaien en misschien wel meer lijnen open te stellen voor aanbesteding, want dan heeft de heer Hoogland een terecht punt, maar dat is nu niet het geval. Mijn stellige overtuiging is dat die administratieve lasten erg zullen meevallen: ex post wordt ex ante; de toets achteraf wordt de toets vooraf. We hebben ons in de amendementen ook beperkt tot de voorzieningen die inderdaad maar door één aanbieder in de markt worden gezet. In die gevallen is de toets belangrijk, daar is die voor bedoeld. Bovendien valt het aantal aanbestedingen op het spoor helaas tegen, vanuit het gezichtspunt van de VVD-fractie. De administratieve lasten zullen in de optiek van mijn fractie daarom erg meevallen. Ik denk dat ik daarmee de vraag beantwoord heb.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik ben namens de SP-fractie in de eerste termijn uitgebreid ingegaan op dit wetsvoorstel. De vraag is natuurlijk welke kant je op wilt. Wil je nog meer juridisering van het spoor? Wil je nog meer rechtszaken, of wil je dat juist niet? Ik vrees dat dit wetsvoorstel de weg straks opent voor nog meer juridisch spel, nog meer rechtszaken en nog meer advocaten en juristen die hun brood gaan verdienen met het spoor. Wat dat betreft lijkt het me geen goede zaak om het toezicht naar voren te schuiven en dat vooraf in te stellen. We hebben in Nederland een volksvertegenwoordiging. Het is aan die volksvertegenwoordiging om zaken goed vooraf te regelen en vast te leggen en niet aan de ACM om vooraf toezicht te houden. Mijn fractie zal dus tegen het amendement van mevrouw De Boer stemmen. Voor wat betreft het wetsvoorstel komen wij snel bij u terug.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik denk dat de brief van de staatssecretaris duidelijkheid heeft geboden over de vragen die de PvdA-fractie in de eerste termijn had. Daarnaast hebben wij ons nu ook een oordeel gevormd over het toezicht. Wij volgen de argumentatie dat het amendement waarin is voorgesteld om het toezicht ex ante te regelen, als kop op het Europese beleid, geen recht doet aan de administratievelastendruk die dit voor de sector met zich meebrengt. Daarmee zullen wij tegen het amendement stemmen en voor het wetsvoorstel zoals dat in de huidige vorm is ingediend.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Wij hebben in de eerste termijn uitgebreid gesproken over deze wet en ook over de actualiteit die toen te maken had met deze wet. Dat was in verband met de toen nog vermeende malversaties rondom de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg. Achteraf bleek deze aanbesteding niet goed te zijn verlopen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Normaal laat ik iedereen altijd uitspreken, maar op dit punt heb ik een vraag. De heer Van Helvert zegt in zijn introductie dat er een verband is tussen deze wet en de actualiteit in Limburg. Wat is dat verband? Deze wet gaat over toezicht, vooraf of achteraf, en allemaal technische zaken waar je anders over kunt denken. Deze hebben echter weinig betrekking op het al dan niet kunnen voorkomen van in dit geval de fraude in Limburg. Of zit ik ernaast?

De heer **Van Helvert** (CDA):
De fraude was overigens niet in Limburg, maar in Utrecht, bij de NS, maar dat even terzijde. Ik zei dat wij in de eerste termijn hebben gesproken over deze wet en ook over een aantal actuele zaken naar aanleiding van deze wet. Ik verwees naar het verslag van de eerste termijn van het debat en niet meer dan dat. Hiermee wilde ik zeggen dat we daar vandaag niet uitgebreid op terug hoeven te komen. Ik zeg

niet dat we er niet op terug moeten komen. Dat zal zeker gebeuren; daarvoor is al een separaat debat aangevraagd. Dat is wat ik in de eerste zin wilde zeggen.

Een punt dat er wel aan raakt, is namelijk de vraag wat de rol is van de ACM. Daar hebben wij heel uitgebreid over gedebatteerd, ook met de SP. De SP zei toen heel duidelijk dat zij geen rol zag voor de ACM als scheidsrechter tussen beide partijen. Zij wil namelijk het hele spel van marktwerking niet. Dat begrijp ik, alleen zit je nu wel met die situatie. Wat vindt de SP dan? Ik vond het jammer dat de SP hier niet op inging en bleef steken bij de mening dat zij geen rol zag voor de ACM. Uit hetgeen gebeurd is met de aanbesteding van het openbaar vervoer in het zuiden van het land, blijkt dat het heel belangrijk is dat er een heel duidelijke en sterke scheidsrechter is: Een Autoriteit Consument & Markt. Een autoriteit die je met een hoofdletter A kunt uitspreken en ook kunt schrijven. Vandaar dat wij via een aantal amendementen de positie van de ACM willen versterken.

De heer **Bashir** (SP):
Het wetsvoorstel gaat hier niet over maar ik word er wel op aangesproken, dus ik ga er heel kort op in. Als het spel er niet was, was dan ook gebeurd hetgeen er gebeurd is?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat weet ik niet, want het is niet zo. ik zou best een voorstel willen maken waarin staat dat ik graag zou zien dat Elvis Presley eens komt optreden in de Tweede Kamer. Dat kun je wel blijven vinden, maar dat gaat niet gebeuren. Zo is het ook met de houding van de SP als het gaat om de ACM. De situatie is zoals die is. Elvis is overleden, tenminste, daar ga ik van uit, en wij hebben op dit moment te maken met marktwerking op het spoor. Aan de situatie zoals die nu is, wil ik iets doen. Daarin wil ik de Autoriteit Consument & Markt een sterkere positie geven.

De heer **Bashir** (SP):
Was het maar zo dat er een eerlijk spel was, maar dat is er niet. Er is een juridisch gevecht over de rug van de reiziger. Op het moment dat je de Autoriteit Consument & Markt nog meer bevoegdheden geeft, zal dat alleen maar toenemen, want dan gaan de partijen niet alleen achteraf met elkaar in gevecht maar ook vooraf. ik ben sowieso wel benieuwd naar het rapport dat net genoemd werd. Ik ben ook benieuwd of daarin ingegaan wordt op de uitgelekte mails, want dat was ook onderdeel van het spel, het samenspannen tegen NS. Maar wij zullen het zien.

De **voorzitter**:
Ik heb geen vraag gehoord.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik ook niet. In die zin denk ik dat het zeer verstandig is. Hoewel ik het antwoord van de staatssecrearis goed heb gelezen, ben ik ook blij dat mevrouw De Boer en ik hebben besloten om onze vragen te handhaven.

Tot slot heb ik nog wel een vraag, vooruitkijkend naar het debat dat wij nog krijgen over aanbesteding. Naar aanleiding van de notulen van de eerste termijn kom ik daar nu even op terug. Wanneer kunnen we volgens de staatssecretaris verwachten dat het rapport en alle gegevens die nodig zijn voor dat debat openbaar zullen zijn? Om dat debat over het openbaar vervoer en de aanbesteding daarvan goed te kunnen voeren, is het wel noodzakelijk dat het rapport van de ACM zo spoedig mogelijk in alle openbaarheid bij de Kamer komt.

De **voorzitter**:
Daarmee komen we aan het eind van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. We schorsen de vergadering voor enkele ogenblikken om daarna door te gaan met de beantwoording in tweede termijn door de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Allereerst wil ik de Kamer danken voor de coulance die zij jegens mij heeft betracht wat betreft de eerste termijn. Ik ben blij dat dit op deze manier heeft kunnen verlopen.

Er zijn drie amendementen ingediend. Verder ligt er een vraag van de heer Van Helvert. Uit de interrupties van de leden Hoogland en De Boer resteert een vraag over de administratieve lasten bij toetsing vooraf en achteraf.

Ik begin met de vraag van de heer Van Helvert wanneer dit rapport in de openbaarheid komt. Daar gaat op dit moment de rechter over. De rechter moet gaan bepalen of het wel of niet openbaar gemaakt mag worden. Ik kan veel, maar ik kan niet een rechter beïnvloeden en dat is maar goed ook. Helaas kan ik daarop dus geen antwoord geven.

Dan kom ik op de vraag die bij interruptie is gesteld: zijn de administratieve lasten bij toetsing achteraf door de ACM hetzelfde als bij de ex-antetoetsing? Ex post is op basis van een klacht. Dat gaat over een overzichtelijk gebied. Dit zal minder werk vergen als er een probleem is. Ex ante betekent voor elke situatie toetsing vooraf voor enige honderden voorzieningen, dus niet alleen op het moment dat het gaat om een aanbesteding. Dan kan het gaan over iedere wasstraat bij ieder station. Voor de ex-antetoetsing moet er nog een kader worden opgesteld door de ACM, maar de verwachting is dus dat die lasten hoger zijn.

Ik kom nu op de amendementen. Er is een gewijzigd amendement voor het amendement De Boer/Van Helvert op stuk nr. 10. Ik heb volgens mij het definitieve amendement nog niet. Ik wil het toch even hebben over de ex-antetoetsing. Ik ben daar uitgebreid op ingegaan in de brief. Ik wijs er allereerst op dat dit wetsvoorstel meer toezicht op de spoormarkt beoogt en er ook toe dient om de positie van de ACM te versterken en te verstevigen. Op het moment dat wij een ex-antetoetsing invoeren, zetten wij een kop op nationaal beleid. Ik meen mij te herinneren dat er in deze Kamer partijen zijn die het net als ik uitermate onwenselijk vinden om een kop op nationaal beleid te zetten. Het amendement beoogt alleen te zien op exploitanten die als enige aanbieder op een stationslocatie diensten aanbieden. Hiervoor geldt hetzelfde, namelijk de nationale kop. Dit staat haaks op de uitgangspunten van de richtlijn. Ex-antetoezicht op de markt voor diensten en voorzieningen op het spoor

maakt gaan onderdeel uit van deze richtlijn, juist omdat er sprake van is dat partijen met elkaar concurreren.

De richtlijn maakt onderscheid tussen diensten die nodig zijn om de treindienst te kunnen rijden en diensten uit bijlage 2: aanvullende en ondersteunende diensten. Dit onderscheid valt weg in het amendement. Op de markt voor diensten en voorzieningen opereren veel commerciële partijen; niet alleen vervoersorganisaties. Zij bieden veelal in concurrentie binnen Nederland, en in sommige gevallen ook in buurlanden, hun diensten aan vervoerders aan. Ik ben van mening dat de nationale kop op dit beleid ingevolge de richtlijn de markt kan verstoren, zoals bijvoorbeeld die voor exploitanten van wasstraten. Zo hebben regionale vervoerders hun eigen wasstraat. In het geval van het voorgestelde ex-antetoezicht worden de tarieven van de exploitanten door de ACM bepaald. Dat werkt marktverstorend. Het amendement betekent ook hogere kosten voor het bedrijfsleven. Zoals ik net al zei, zullen de uitvoeringslasten stijgen. Het gaat niet om een paar duizend euro. Daarom ontraad ik dit amendement, met deze motivering.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kan de staatssecretaris tegemoetkomen. Wij hebben een gewijzigd amendement ingediend, dat zich beperkt tot die diensten en voorzieningen die maar door één aanbieder op het station worden aangeboden. Daarin kan ik de staatssecretaris tegemoetkomen. Ik hecht eraan om te zeggen dat er inderdaad weinig aanbestedingen meer zullen plaatsvinden. Als er al opnieuw onderhandeld moet worden over een onderdeel, een dienst of voorziening, geven CDA en VVD er de voorkeur aan om te kijken naar een toets door de ACM vooraf. Dat voorkomt ook weer kosten achteraf. Daar voorziet het wetsvoorstel wel in. Kosten zullen er dus eigenlijk altijd zijn. Er is dus sprake van weinig aanbestedingen en van de beperking tot een aantal diensten en voorzieningen die door één aanbieder worden aangeboden. Ik zou de staatssecretaris in overweging willen geven om toch te hechten aan een level playing field en goed te kijken naar marktwerking op het spoor, zodat deze goed zijn werk kan doen. De ACM heeft in een rapport overigens zelf geadviseerd om dit vooraf te doen. Er loopt geloof ik nog een voorlopige voorziening bij de rechter, maar wij hebben gezien dat de ACM in een rapport heeft geconcludeerd dat het in Limburg niet goed ging. Wij hechten aan een level playing field en aan een goede marktpositie voor alle vervoerders op het spoor. Daarom zien wij het belang in van dit amendement. Het zou toch moeten opwegen tegen een aantal extra kosten, die de staatssecretaris volgens mij ruimschoots overschat. Volgens ons valt het aan de andere kant wel mee. Maar goed, wij zien de voorstellen graag tegemoet.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dit is wel een heel interessante redenering van de VVD-fractie. Eigenlijk wordt de redenering omgedraaid: als wij het van tevoren goed doen, zullen wij fouten voorkomen. Maar de ACM heeft nou juist de positie om klachten te ontvangen en te kunnen ingrijpen op het moment dat het niet goed gaat. In deze wet verstevigen wij die positie. Nee, in plaats daarvan zegt mevrouw De Boer: het systeem werkt niet, dus wij moeten de ACM aan de voorkant laten toetsen. Daarmee wordt een kop op het beleid gezet die geen ander Europees land heeft. Dat is op zich een heel merkwaardige draai. Ik blijf met die motivatie zeggen: laat de verstevigde ACM haar werk doen op de manier zoals het nu verankerd is. Op het moment dat er iets misgaat, kan een klacht worden ingediend. De ACM kan zelf ingrijpen en heeft andere middelen en bevoegdheden, bijvoorbeeld om onderzoek te doen. Dat is nou precies wat wij voorstaan. Als wij dat op voorhand ex ante gaan regelen, zal dat niet per definitie leiden tot minder klachten en minder juridisering, als dat al aan de orde is. Nee, ik denk dat wij het systeem goed moeten laten werken. Maar goed, wij verschillen hierover van mening.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Het gaat om de principiële invalshoek. Alle vervoerders moeten een gelijke kans op de markt hebben. Daarom is het goed om het van tevoren te laten toetsen. Dan kan het worden meegenomen in de aanbesteding. Als het achteraf wordt getoetst, ligt de aanbesteding er al. Dan moet je naar de rechter, dan moet je hopeloos veel kosten maken, dan moet er nog een dik rapport van de ACM komen. Met vooraf toetsen bewerkstellig je een level playing field voor alle vervoerders. Dan zijn ze niet eenzijdig afhankelijk van één grote aanbieder. In de meeste gevallen is dat de NS. Met een ex-antetoets is op zichzelf niets mis. Vanochtend hebben wij een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 doorgevoerd en daarin zit ook een ex-antetoets. Wij doen dit echt veel vaker. De kwalificatie van een kop op regelgeving laat ik voor rekening van de staatssecretaris. Ik vind het belang van een level playing field dusdanig zwaarwegend, dat een ex-antetoets op deze diensten en voorzieningen, die wij beperken, gerechtvaardigd is.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Het is inderdaad mijn uitspraak dat er daarmee een kop op wordt gezet. Wij hebben het over de implementatie van een Europese richtlijn en ik vind het niet wenselijk dat wij hier nationaal van afwijken en een kop op het nationale beleid zetten.

De heer **Bashir** (SP):
Wat zijn de gevolgen van het amendement voor de positie van het parlement en de regionale democratisch gekozen organen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
De democratisch gekozen organen zijn in die zin bevoegd dat zij in feite de baas zijn van het kabinet. Ik kan niet inschatten of daar wel of niet invloed op wordt uitgeoefend. Mocht dat zo zijn, dan informeer ik de Kamer daarover.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kom op het amendement op stuk nr. 14 over de informatieverstrekking. Wat mij betreft is het niet nodig, maar ik laat het oordeel aan de Kamer.

Het oordeel over het amendement op stuk nr. 12 laat ik eveneens aan de Kamer.

Ik kom op de motie van mevrouw De Boer op stuk nr. 17. Zo gauw er een schip aankomt, moet de goederenvervoerder kunnen rijden. In het verleden heb ik mij verdiept in de planningen bij het goederenvervoer. Een deel van de goederenvervoerders legt alvast een claim voor een pad neer. Als het schip op een ander moment aankomt, wordt dat pad niet volgereden. Dat willen wij veranderen. Sterker nog, wij willen dat de paden veel flexibeler toegekend kunnen worden. Als er een schip aankomt en er gevraagd wordt om een pad, moet dat gereden kunnen worden. Net als ProRail wil ik heel graag van de oude systematiek af. Er worden namelijk claims gelegd op een onzekere toekomst. Paden moeten aangevraagd worden op het moment dat ze daadwerkelijk nodig zijn. Wij moeten van die reserveringen af, want dat leidt tot gereserveerde lege paden in de spits, terwijl wij juist willen dat er meer treinen betrouwbaar en veilig op ons spoornet rijden. Mevrouw De Boer vraagt mij om dat te onderzoeken. Het is overigens zo dat 40% van de goederenpaden die gereserveerd staan, niet gereden worden. Dat is een heel hoog percentage en dat is precies wat wij niet willen. Ik begrijp het verzoek om een onderzoek. Mevrouw De Boer wil ook weten of de aantrekkelijkheid wordt beïnvloed en hoe het geregeld is. Dat onderzoek kan ik haar in ieder geval toezeggen. In die zin laat ik de motie over aan het oordeel van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik zie dat er geen vragen meer zijn van de zijde van de Kamer. Dan is dit het einde van de tweede termijn en daarmee ook van de behandeling van dit wetsvoorstel. Volgende week dinsdag wordt er gestemd over de moties, de amendementen en het wetsvoorstel.

De vergadering wordt van 15.36 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: **Bisschop**